

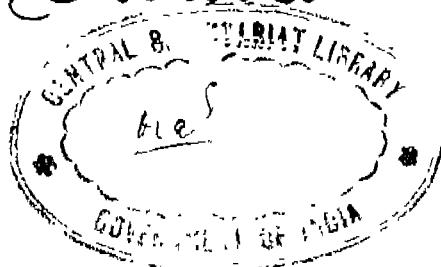
# भारत का राजपत्र

## The Gazette of India

असाधारण  
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4  
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित  
PUBLISHED BY AUTHORITY



सं. 18 ]  
No. 18 ]

नई दिल्ली, सोमवार, जनवरी 29, 2001/पाष 9, 1922  
NEW DELHI, MONDAY, JANUARY 29, 2001/MAGHA 9, 1922

महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 29 जनवरी, 2001

सं. टीएमपी/76/99-केपीटी.—महापत्रन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 और 49 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार पत्तन के अन्दर 60 दिन से अधिक कार्गो रखने पर भंडारण/किराया प्रभारों की वसूली से संबंधित कांडला पत्तन न्यास की दरों के मान में संशोधन करता है।

अनुमूली

मामला सं. टीएमपी/76/99-केपीटी

कांडला पत्तन न्यास (केपीटी)

आवेदक

आवेदन

(जनवरी, 2001 के 5वें दिन पारित किया गया)

कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) ने इस पत्तन के अन्दर 90 दिन से अधिक किराये अथवा भाड़ागारण शर्तों पर कार्गो रखने पर विलब शुल्क निर्धारित करने का प्रारम्भिक प्रस्ताव सितम्बर 1999 में प्रस्तुत किया था।

2.1. केपीटी ने 90 दिन से अधिक के लिए पत्तन के अंदर अनिष्टासित/नौमरण नहीं किए गए कार्गो को रखने से संबंधित निम्नलिखित खंड शामिल करने का प्रस्ताव किया था :

“पत्तन में 90 दिन से अधिक किराया/भाड़ागारण शर्तों पर अनिष्टासित/नौमरण नहीं किए गए कार्गो पर वर्तमान अधिकतम दर का विलंब शुल्क 90 दिन के पश्चात वसूल किया जाएगा। परंतु, जब कभी भी विलंब पीएचओ से मंजूरी प्राप्त करने में हुए विलंब, सीमा शुल्क द्वारा सामान्य निरूपण प्रक्रिया से इतर विश्लेषणात्मक और रासायनिक जॉच के लिए कार्गो को मुक्त न करने, राजस्थ गुप्तघर निदेशालय/पत्तन द्वारा कार्गो का निरोध करने और न्यायालय में मुकदमेबाजी के कारण कार्गो के मुक्त न करने के कारण आयातक/निर्यातक के नियंत्रण से बाहर हों तो 90 दिन की अवधि विलंबित अवधि की सीमा तक बढ़ाई जाएगी।”

2.2. प्रस्ताव का समर्थन करते हुए केपीटी ने उल्लेख किया कि पोतवणिकों की मनोवृत्ति अनिश्चित अवधि के लिए पत्तन में अपना कार्गो भंडार करने की थी क्योंकि भाड़ागारण और किराया शर्तों पर कार्गो के लिए भंडारण प्रभार बहुत कम थे। परिणामस्वरूप, पत्तन के अन्दर भंडारण स्थान पर भीड़ थी और कुछ आयातक केपीटी में पर्याप्त भंडारण क्षेत्र उपलब्ध न होने के कारण अपना कार्गो कुछ अन्य पत्तनों में ले जा रहे थे।

3. केपीटी का उपर्युक्त प्रस्ताव यिमिन पत्तन प्रयोक्ताओं के प्रतिनिधि निकायों को परिचालित किया गया था। 7 मार्च 2000 को केपीटी में संयुक्त सुनवाई की गई थी। यह प्रस्ताव चूंकि असाक्षानीवश कुछ संबंधित प्रयोक्ता एजेंसियों को परिचालित नहीं किया गया था, अतः उस समय इस प्रस्ताव को पुनः परिचालित करने का निर्णय किया गया था। यह प्रस्ताव दुबारा परिचालित किया गया। प्रयोक्ताओं से टिप्पणियाँ प्राप्त होने पर दूसरी संयुक्त सुनवाई 14 जुलाई 2000 को केपीटी में निश्चित की गई। इस बीच, पत्तन ने सूचित किया कि 29 जून 2000 की बोर्ड बैठक में 90 दिन से अधिक के लिए पत्तन क्षेत्र के अन्दर कार्गो रखने पर विलंब शुल्क वसूल करने के उसके पूर्ववर्ती प्रस्ताव में संशोधन करने का निर्णय किया गया था। अतः प्रस्तावित संयुक्त सुनवाई स्थगित कर दी गई थी।

4.1. केपीटी ने अपना संशोधित प्रस्ताव अपने दिनांक 25 जुलाई 2000 के पत्र द्वारा भेजा था। केपीटी ने अपने संशोधित प्रस्ताव में भंडारण/किराया प्राप्तारों के लिए निम्नलिखित दरों का सुझाव दिया था :

<u>अवधि</u>	<u>दर</u>
-------------	-----------

0 - 60 दिन	न्यूनतम स्लैब की वर्तमान दर के अनुसार
61 - 90 दिन	उपर्युक्त न्यूनतम स्लैब का 200 प्रतिशत
91 - 180 दिन	उपर्युक्त न्यूनतम स्लैब का 250 प्रतिशत
180 दिनों से अधिक	उपर्युक्त न्यूनतम स्लैब का 300 प्रतिशत

4.2. केपीटी ने कहा है कि उसने प्रयोक्ताओं द्वारा व्यक्त विभिन्न मुश्किलों को ध्यान में रख कर और निम्नलिखित कारकों पर विचार करके अपने मूल प्रस्ताव में संशोधन किया था :

- (I) काडला पत्तन से जाने वाले कार्गो के रुकने का समय।
- (II) उपलब्ध ढका हुआ/खुला भड़ारण स्थान।
- (III) यातायात का स्तर और पत्तन से जाने वाले कार्गो का प्रकार और भड़ार क्षेत्र के लिए उसकी माँग।
- (IV) वर्तमान भड़ारण/किराया प्रमार, और
- (V) निकटवर्ती पत्तनों से प्रतिस्पर्धा।

5 केपीटी का उपर्युक्त प्रस्ताव विभिन्न प्रयोक्ताओं को परिवालित किया गया था। उनसे प्राप्त टिप्पणियों का सार निम्नलिखित है

### काडला सीमा शुल्क हाऊस एजेंट्स संघ (केसीएचएए)

- (I) केपीटी द्वारा प्रस्तावित चार स्लैबों के स्थान पर 'अवधि' शीर्षक के आरीन अधिकतम केवल तीन स्लैब होने चाहिए। प्रथम अवधि केपीटी द्वारा प्रस्तावित 0-60 दिन के स्थान पर 0-90 दिन होनी चाहिए।
- (II) दरे 91-180 दिन की अवधि के लिए न्यूनतम स्लैब का 200 प्रतिशत और 180 दिन से अधिक अवधि के लिए न्यूनतम स्लैब का 250 प्रतिशत हो सकती है।
- (III) उनके द्वारा प्रस्तावित भड़ारण प्रगाहों की अनुसूची का काइता के अन्दर और बाहर कार्गो ले जाने के भड़ारण प्रमार पर अधिक भार नहीं पड़गा परत् पत्तन क्षेत्र में कार्गो के लम्बे भड़ारण के पर्याप्त निवारक का काम करेगा।

### गांधीग्राम बाणिज्य और उद्योग मण्डल (जीसीसीआई)

- (I) केपीटी ने भड़ारण स्थान की कमी के कारण यातायात के विपर्यास के कोई ओकड़ नहीं दिए थे और जीसीसीआई का भी ऐसे विपर्यास की कोई जानकारी नहीं है।
- (II) केपीटी इस समय अदनी और पिपापाव पत्तनों से प्राप्तिस्पर्धा का सामना कर रहा है। केपीटी में रोधा लागत में कोई भी वृद्धि किए जाने से किफायती प्रहस्तन लागत में भी नहिं हो जाएगी।
- (III) काडला पत्तन पर गोदी सुरक्षा गोदी मजदूर और मजदूर योग्यता की सामृहिक सौदा शांत जैसी साविधिक ब्राइटाओं के कारण पत्तन प्रयोक्ताओं को प्रत्या पत्तन की तूलना में कृष्ण अतिरिक्त लागत को यहन करना होगा।

- (iv) केपीटी ने मार्गदर्शी सिद्धांत के अनुसार प्रत्येक 3 वर्ष में अपनी दरों के मान में पूरी तरह सामान्य संशोधन करने का रास्ता नहीं चुना बल्कि न्यासी बोर्ड के अनुमोदन से अथवा सरकार के अनुमोदन से विभिन्न आशिक संशोधन किए गए। व्यापार को दरों के मान में समग्र वृद्धि का मूल्यांकन करने का अवसर प्राप्त होगा, बशर्ते इस समयपूर्व वृद्धि की अनुमति दी जाती है।
- (v) प्रस्तावित संशोधन और कुछ नहीं मात्र मासिक पैटर्न को बदल कर दैनिक पैटर्न करना है और प्रस्तावित वृद्धि 200 प्रतिशत है।
- (vi) वर्तमान उपबंधों में आगे और कोई वृद्धि करना और आगे कम से कम एक वर्ष की अवधि के लिए सिद्धांत जारी रखना केपीटी के समग्र हित में नहीं होगा। ऐसे भी उदाहरण हैं जबकि एक या दो सूखा कार्गी बर्थ और तेल जेट्टी खाली रहे।
- (vii) केपीटी से गुजरने वाले यातायात और व्यापार के हित में पत्तन प्रयोक्ताओं को अन्य पत्तनों में जाने से रोकने के लिए मामले पर पुनर्विचार किया जाए।

### **कांडला पत्तन स्टीमशिप एजेंट्स संघ (केपीएसएए)**

- (i) संशोधित दरें बहुत अधिक हैं। वे कारण और परिस्थितियों स्पष्ट नहीं हैं जिनमें पुनर्विचार करना आवश्यक है।
- (ii) काडला का पारंपरिक यातायात पहले से ही मुन्द्रा और नयलक्ष्मी के रास्ते किया जा रहा है। व्यापार के लिए लागत अनुकूलता और अन्य लाभ आवश्यक हैं।
- (iii) दरों में आशिक संशोधन शून्यकारी है और पत्तन जो एक सेवा सागर है इससे हर कीमत पर बचना चाहेगा। लागतों पर समग्र प्रभाव का आकलन करने के लिए, विलंब शुल्क की वसूली पर विचार दरों के सामान्य संशोधन के प्रस्ताव के साथ ही किया जाएगा।
- (iv) केपीटी ने नए गोदाम बनाए हैं और प्लॉट भी खोले हैं और ऐसा कोई उदाहरण सामने नहीं आया है कि पत्तन पर भीड़ के बढ़ने के कारण पत्तन के सहज प्रचालन में बाधा आई हो। ऐसा कोई भासला नहीं सामने नहीं आया कि केपीटी को अपनी आय तत्काल बढ़ाने की आवश्यकता पड़ी हो। यदि केपीटी ने नियमित आधार पर महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 61 और 62 के उपबंध का प्रयोग किया होता तो, पत्तन में बढ़ती जा रही भीड़ को काफी हद तक कम किया जा सकता था।
- (v) यह प्रस्ताव कल्पना मात्र है। मासिक आधार के स्थान पर दैनिक आधार पर किराया प्रभार का प्रस्ताव करने की प्रणाली में जो स्वीकार्य नहीं है, कुछ बहुत ही महत्वपूर्ण और प्रासंगिक मुद्दों को अनदेखा कर दिया गया है। ऐसा करने का कारण नहीं बताया गया है।

6.1. इस मामले की संयुक्त सुनवाई 16 सितम्बर 2000 को गांधीग्राम में केपीटी परिसर में की गई थी। संयुक्त सुनवाई के दौरान निम्नलिखित निवेदन किए गए :

### **कांडला पत्तन न्यास (केपीटी)**

- (i) यह प्रस्ताव मुख्यतः पत्तन में भीड़ कम करने के लिए है।
- (ii) संशोधित प्रस्ताव में, महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 61 के उपबंध के संदर्भ में स्लैब को 0-90 दिन से कम करके 0-60 दिन कर दिया गया है। इस उपबंध के अनुसार पत्तन 60 दिन के पश्चात यह कार्गी बेच सकता है।
- (iii) हम सीमा शुल्क नियंत्रित भंडारण क्षेत्र के लिए 70 हेक्टेयर और भूमि के विकास के लिए 40 करोड़ रुपये खर्च कर रहे हैं।

(iv) लगभग 40 प्रतिशत कार्गो 90 दिन से अधिक रह सकता है।

(v) हमारा विचार दरों के मान में व्यापक संशोधन करने का है। परंतु, इसमें समय लगेगा। इस बीच, कुछ प्रस्ताव आएंगे; उन्हें लघित नहीं रखा जा सकता।

(vi) (क) केवल थोक (बल्कि) कार्गो को 'किराया' सुविधा प्राप्त होगी क्योंकि अभिरक्षा प्रेषिती के पास रहेगी।  
 (ख) आंशिक थोक (ब्रेक बल्कि) कार्गो के लिए पत्तन रसीद देता है और जमानत देने वाला बन जाता है। इसलिए, हमें देखभाल, निगरानी और पहरेदारी करनी पड़ती है; और इसलिए लागत अधिक वहन करनी पड़ती है। ऐसे मामले में विलंब शुल्क लगता है।  
 (ग) महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 61-62 केवल 'अदायाकृत' कार्गो के लिए नहीं अपितु 'अनिष्टासित' कार्गो के लिए भी है।  
 (घ) हमारा प्रस्ताव केवल 60 दिन से अधिक कार्गो रखने के लिए है। विलंब शुल्क में वृद्धि अधिक नहीं है।  
 (ङ) अगस्त 1998 का परिपत्र भी इस खत्म करने के अभियान का हिस्सा था। वे परिस्थितियाँ अभी भी बनी हुई हैं। यहाँ अभी भी भीड़ काफी है और इसलिए इस व्यवस्था में संशोधन करने की कोई आवश्यकता नहीं है।  
 (च) अगस्त 1999 के परिपत्र में सीमा 60 दिन थी। इसके पश्चात, अप्राधिकृत अधिग्रहण के लिए शास्ति के रूप में दर दुगुनी हो जाती है। हम महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 60 और 61 के अधीन कार्रवाई करने के स्थान पर अब टीएमपी के अनुमोदन से इसे औपचारिक रूप देना चाहते हैं।

### कांडला सीमा शुल्क हाऊस एजेंट्स संघ (केसीएचएए)

(i) पत्तन द्वारा प्रस्तावित चार स्लैब के स्थान पर कृपया तीन स्लैब शामिल करें और दरें कम करें।  
 (ii) निकटवर्ती नये पत्तनों की दरों से तुलना करें। लागत में किसी प्रकार की वृद्धि करने से यातायात विपरित हो जाएगा।  
 (iii) निकासी में लगे समय जैसे कारकों को ध्यान में रखा जाए।  
 (iv) पत्तन में अब कोई भीड़ नहीं है।  
 (v) गुजरात सरकार ने ट्रकों से माल उठाने के लिए स्थीकार्य अधिकतम भार में कमी कर दी है। इससे भी निकासी में देरी हो रही है। गुजरात सरकार मुन्द्रा और पिपावाव पत्तनों का तिकास करना चाहती है। वे केपीटी को पीछे छोड़ना चाहते हैं। इसलिए हमें देरी पर ध्यान देना होगा।

### कांडला पत्तन स्टीमशिप एजेंट्स संघ (केपीएसएए)

(i) 'नि:शुल्क दियस' नहीं दिए गए हैं।  
 (ii) प्रतिस्पर्धा लघु पत्तनों से है। हमें कार्गो का तेजी से नुकसान हो रहा है।  
 (iii) आंशिक संशोधन ठीक नहीं है। कोई भी इस समग्र लागत स्थिति की सराहना नहीं कर सकता। टीएमपी को व्यापक संशोधन पर जोर देना चाहिए।  
 (iv) क्या संशोधन अभी अपेक्षित है? क्या कुछ समय तक प्रतीक्षा नहीं की जा सकती?  
 (v) अदायाकृत कार्गो की नीलामी 9 वर्ष पश्चात की गई थी। यदि यह निर्यामित अंतरालों पर की जाए तो यहाँ कोई भीड़ नहीं होगी; दरों में वृद्धि की भी आवश्यकता नहीं पड़ेगी।

## गांधीग्राम बाणिज्य और उद्योग भण्डल (जीसीसीआई)

- (I) हमारे पास यहुत स्थान है। इसके क्षेत्रफल को और बढ़ाने का प्रस्ताव है। भीड़ कहाँ है?
- (II) यह राजस्य का मुख्य लोत नहीं है।
- (III) हमारी चिंता इस कार्गो को बनाए रखने की है। हम अब और आगे दरें बढ़ा कर कार्गो में कमी नहीं कर सकते। इसे प्रतिष्ठा का मामला नहीं माना जाना चाहिए। प्रतिस्पर्धा को ध्यान में रखकर कृपया इस प्रस्ताव को वापिस लें।
- (IV) पहले यूनिट 'माह' थी; अब इसे 'दिन' करने का प्रस्ताव है। कृपया 'माह' ही रखा जाए।
- (V) यह कहना सही न होगा कि प्रयोक्ता केपीटी को भंडारण स्थान मानते हैं।
- (VI) इस अधिनियम की धारा 60-61 में 60 दिन की सीमा 'अदायाकृत कार्गो' के लिए है, सभी के लिए नहीं। 5 प्रतिशत से व्यवहार रखने के लिए 95 प्रतिशत को दण्डित क्यों किया जाए?
- (VII) प्रथम स्लैब 0-90 दिन होनी चाहिए।
- (VIII) कृपया बोर्ड की 1996 की चर्चाओं को भी ध्यान में रखा जाए जब संशोधन का अनुमोदन किया गया था।
- (IX) भविष्य में, संशोधन के प्रस्ताव में पत्तन राजस्य पर विभिन्न कार्गो के मिन्न-मिन्न प्रमाणों को ध्यान में रखा जाए। वर्तमान में थोक (बल्क) कार्गो को अधिमानता दी जाती है।

6.2. संयुक्त सुनवाई के दौरान केपीटी ने (I) 15 सितम्बर 2000 को कार्गो स्थिति (II) वर्तमान भंडारण प्रभार और प्रस्तावित किराया प्रभार (III) वर्तमान और प्रस्तावित भंडारण प्रभार; और, (IV) 14 फरवरी 2000 को किराया घॉटों की कार्गो स्थिति को दर्शाने वाला विवरण प्रस्तुत किया था।

7. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के सदर्भ में निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है।

- (I) केपीटी तीन मिन्न शर्तों के अधीन कार्गो भंडारण की अनुमति देता है अर्थात् (I) पारगमन शर्त (II) माडागारण शर्तें; और, (III) किराया शर्तें। पारगमन शर्तों के अधीन विलंब शुल्क स्लैब आधार पर लिया जाता है जो नि-शुल्क अवधि की समाप्ति के पश्चात चौथे सप्ताह के भंडारण से आधार दर के 400 प्रतिशत बढ़ सकता है। इसी प्रकार, माडागारण प्रभार भी छठे सप्ताह से अधिक पर आधार दर का 400 प्रतिशत तक बढ़ सकता है।

किराया शर्तों के अधीन भंडारण के लिए आधार दर पहले तीन माह तक है जो तीन माह से अधिक भंडारण के लिए 50 प्रतिशत तक बढ़ सकता है।

- (II) पत्तन ने भीड़ कम करने के नदेश्य से किराया शर्तों पर भंडारण प्रभार में संशोधनों का प्रस्ताव किया है। पारगमन एवं माडागारण शर्तों के अधीन किसी संशोधन का प्रस्ताव समवत इसलिए नहीं किया गया कि वर्तमान प्रभार और अवधियों का स्लैब पत्तन परिसर से कार्गो को अनिष्कासित रखने के लिए पर्याप्त निवारक उपाय हो सकता है।

- (III) उल्लेखनीय है कि केपीटी ने प्रयोक्ताओं द्वारा अभिव्यक्त विभिन्न मुश्किलों को ध्यान में रखकर अपने पूर्ववर्ती प्रस्ताव में संशोधन किया था। पत्तन ने यह भी उल्लेख किया है कि उसने न केवल रुकने के समय के विभिन्न सांख्यिकी व्यौरो, स्थान उपलब्धता, भावी मौग, आदि पर विचार किया था, अपितु अपने संशोधित प्रस्ताव तैयार करते समय निकटवर्ती पत्तनों से होने वाली प्रतिस्पर्धा पर भी विचार किया था। इस पत्तन द्वारा तैयार वर्गाकृत विवरण केपीटी कार्गो के अन्य निकटवर्ती लघु पत्तनों में यातायात समावित विषयन के सम्बन्ध में केपीएसए और जीसीसीआई द्वारा अभिव्यक्त आशका को काफ़ी कम करता है।

(iv) पत्तन द्वारा कार्गो भंडारण के लिए किराये पर स्थान का आबंटन प्रयोक्ता द्वारा दिए गए आवेदन के आधार पर किया जाता है। वर्तमान दरों के मान में यह निर्दिष्ट है कि किराये पर लिए गए स्थानों के किसी भी अप्राधिकृत अधिग्रहण के लिए शास्ति के रूप में किराये का दुगुना भुगतान करना होगा। इसमें यह भी निर्दिष्ट है कि यातायात प्रबंधक से नोटिस मिलने पर आबंटित स्थान खाली करना होगा, ऐसा न करने पर इसे अप्राधिकृत भंडारण माना जाएगा।

केपीटी के यातायात प्रबंधक ने 31 अगस्त 98 को एक परिपत्र जारी करके ट्रैड को सुचित किया था कि यदि स्थगन 60 दिन से अधिक रखा गया था तो किराया/मांडागारण शर्तों पर आबंटित मूमि के नवीनीकरण पर कोई विचार नहीं किया जाएगा।

केपीटी के 60 दिन से अधिक किराया शर्तों के अधीन आबंटित स्थेत्रों का नवीनीकरण न करने के निर्णय के मद्देनजर 60 दिन से अधिक कार्गो का भडारण अप्राधिकृत हो जाएगा। और, दरों के मान में वर्तमान उपबंध के अनुसार, अप्राधिकृत अधिग्रहण पर दग्ना किराया वसल किया जाएगा।

केपीटी का यह प्रस्ताव दरों के मान में उपर्युक्त स्थिति को औपचारिक बनाने के लिए है। केपीटी ने आधार दर में कोई वृद्धि करने का प्रस्ताव नहीं किया है। ऐसी स्थिति में, जीसीसीआई की यूनिट को माह से टिन में बदलने और दरों में अधिक वृद्धि संबंधी आपत्तियाँ ठीक नहीं हैं।

(v) केफीटी में आबंटन अवधि का निर्धारण करने का विकल्प है। यह ऐसी अधिकारियों पर किसी भी युक्तिसंगत सीमा तक रोक लगा सकता है। पत्तन ने पत्तन पर भीड़ और महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 61 और 62 के अधीन उपबद्धों को उद्भृत करते हुए यह समय सीमा 60 दिन निर्धारित की है। पत्तन इस अवधि के पश्चात् कार्गो की नीलामी प्रारंभ कर सकता है। यद्यपि, यह प्रस्ताव 60 दिन से अधिक न्यायसंगत भंडारण की परिस्थितियों को ध्यान में रखने के लिए बनाया गया है, और, ऐसे में दाँड़िक दरों की संमावना कार्गो की तीव्र निकासी को अभिप्रेरित अवश्य करेगी। इस परिप्रेक्ष्य को मदेनजर रखते हुए यह प्रस्ताव अनुमोदित किया जा सकता है।

(vi) दरों के मान के व्यापक संशोधन के स्थान पर दरों के आर्शिक संशोधन के संबंध में जीसीसीआई और केफीएसएप की आपत्तियाँ विचारणीय हैं। व्यापक संशोधन का यह प्रस्ताव एक ही बार में संशोधन के समग्र प्रभाव का आकलन करने का अवसर देता है और लागतों के निर्धारण में अतिव्याप्ति को भी रोकता है।

यह प्राधिकरण परिस्थितियों में बदलाव आवश्यक होने के कारण आंशिक संशोधनों के प्रस्ताव की भी अनुमति देता है। परतु यह देखना होगा कि प्रशुल्क संशोधन के कारण अनिवार्य रूप से प्रशुल्क में वृद्धि न हो। दरों और शर्तों को युक्तिसंगत बनाने के लिए नियमित अंतरालों पर समीक्षा करना आवश्यक है। इसे ध्यान में रख कर इस प्राधिकरण ने भी प्रशुल्क संशोधन के लिए द्वि-वर्षीय चक्र निर्धारित किया है।

केपीटी द्वारा किए गए आंशिक सशोधनों के प्रस्तावों की सख्त्या बढ़ती जा रही है। उल्लेखनीय है कि केपीटी को छोड़कर अधिकांश सभी महापत्तनों ने अपनी दरों के मान में इस प्राधिकरण द्वारा अप्रैल 1997 से अपने के - से ही - ८

इस परिप्रेक्ष्य में, केपीटी को अगले चार महीनों में वर्तमान प्रशुल्कों के संशोधन/समीक्षा के लिए व्यापक प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए कहा गया है। तात्कालिक प्रस्ताव के लिए इस कार्य के पूरा होने का इतजार करने की आवश्यकता नहीं है, क्योंकि व्यापक विचार-विमर्श करने की प्रक्रिया पहले से ही अपनाई जा रही है और सभी संबंधित पत्तनों की ओर से इसके लिए पर्याप्त प्रयास किए जा रहे हैं।

8. परिणामस्वरूप, उपर्युक्त तर्कों और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण मान 'छ' : अपनी दरों के मान के अध्याय-1 में भंडारण/फिराया प्रमारों की अनुसूची में निम्नलिखित संशोधन करने के केपीटी के प्रस्ताव का अनुमोदन करता है :

**(क) खुले क्षेत्र**

अधिग्रहण की अवधि

दर प्रति 10 वर्गमीटर अथवा इसका कोई भाग

	कच्चा प्लॉट	पक्का प्लॉट	बिन और ऊँची कुर्सी घाले
--	-------------	-------------	-------------------------

(बिना सीमेंट और डामर के) (सीमेंट का और डामर का)

	रुपये	रुपये	रुपये
(क) 0-60 दिन	35.00	60.00	70.00
(ख) 61-90 दिन	70.00	120.00	140.00
(ग) 91-180 दिन	87.50	150.00	175.00
(घ) 180 दिन से अधिक	105.00	180.00	210.00

**(ख) ढके हुए क्षेत्र**

अधिग्रहण की अवधि

दर प्रति 10 वर्गमीटर अथवा इसका कोई भाग

	भूतल (रुपये)	प्रथम तल (रुपये)
--	-----------------	---------------------

(क) 0-60 दिन	150.00	130.00
(ख) 61-90 दिन	300.00	260.00
(ग) 91-180 दिन	375.00	325.00
(घ) 180 दिन से अधिक	450.00	390.00

टिप्पणी : परिकलन के प्रयोजन से अधिकी की गणना खुले और ढके हुए दोनों क्षेत्रों में कार्गो रखने की अवधि को ध्यान में रख कर की जाएगी।

9. केपीटी को अपनी दरों के मान में तदनुसार उपर्युक्त संशोधन शामिल करने का निर्देश दिया जाता है।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[विज्ञापन-III/IV/143/असा०/2000]

## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

## NOTIFICATION

New Delhi, the 29th January, 2001

**No. TAMP/76/99-KPT.**—In exercise of the powers conferred by Sections 48 and 49 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby amends the Scale of Rates of the Kandla Port Trust relating to levy of storage/rental charges on cargoes lying inside the port for more than 60 days, as in the Order appended hereto.

## SCHEDULE

Case No. TAMP/76/99-KPT

The Kandla Port Trust (KPT)	...	Applicant
-----------------------------	-----	-----------

ORDER

(Passed on this 5th day of January 2001)

The Kandla Port Trust (KPT) had initially submitted a proposal in September 1999 about fixing demurrage charges on cargoes lying inside the port on rental or warehousing terms for more than 90 days.

2.1. The KPT then proposed to include the following clause relating to uncleared / unshipped cargo lying inside the port for more than 90 days:

" Demurrage charges at the highest rate prevailing will be levied after 90 days on uncleared / unshipped cargoes lying on rental / warehousing terms in the Port for more than 90 days. However, the 90 days period will be extended to the extent of the delayed period wherever the delay is beyond the control of importer / exporter like delay in getting clearance from the PHO, non release of cargoes by the Customs for analytical & chemical tests other than ordinary process of appraisement, detention of cargoes by Directorate Revenue Intelligence / Port and cargoes not released due to litigation in the Court of Law."

2.2. Supporting the proposal, the KPT had mentioned that the shippers had a tendency to store their cargo inside the port for indefinite period, since storage charges for cargo on warehousing and rental terms were very low. As a result, there was a congestion for storage accommodation inside the port and some importers were diverting their cargo to some other ports due to non availability of adequate storage area at the KPT.

3. The above proposal of the KPT was circulated to various representative bodies of port users. A joint hearing was held on 7 March 2000 at the KPT. Since the proposal was inadvertently not circulated to some of the concerned user agencies, it was then decided to re-circulate the proposal. The proposal was again circulated. Comments were received from the users and another joint hearing was fixed on 14 July 2000 at the KPT. In the meanwhile, the port intimated that in the Board meeting held on 29 June 2000 it was decided to revise its earlier proposal to levy demurrage on cargo lying inside the port area for more than 90 days. The proposed joint hearing was, therefore, postponed.

4.1. The KPT sent its revised proposal vide its letter dated 25 July 2000. In its revised proposal the KPT suggested the following rates for storage/rental charges:

Period	Rate
0 – 60 days	As per existing rate of lowest slab
61 – 90 days	200% of above lowest slab
91 – 180 days	250% of above lowest slab
Beyond 180 days	300% of above lowest slab

4.2. The KPT stated that it had revised its original proposal bearing in mind various difficulties expressed by the users and after taking into consideration the following factors:

- (i). The dwell time of cargoes moving through the Kandla Port.
- (ii). The covered / open storage accommodation available.

- (iii). The level of traffic and the types of cargoes moving through the Port and their demand for storage area.
- (iv). The existing storage / rental charge, and
- (v). The competition from nearby ports.

5. The above proposal of the KPT was circulated to various users. The comments received from them are summarised below:

**Kandla Custom House Agents' Association (KCHAA)**

- (i). There shall be a maximum of only three slabs under the heading 'period' instead of four slabs as proposed by the KPT. The first period may be 0 – 90 days instead of 0 – 60 days as proposed by the KPT.
- (ii). The rates can be 200% of the lowest slab for the period from 91 – 180 days and 250% of the lowest slab for the periods beyond 180 days.
- (iii). The schedule of the storage charges proposed by them would not add too much burden on cargoes moving into and out of Kandla towards storage charges but at the same time act as a sufficient deterrent against long storage of cargoes within the port area.

**The Gandhidham Chamber of Commerce and Industry (GCCI)**

- (i). The KPT has not given any statistics for diversion of traffic an account of shortfall of storage space and the GCCI also does not have any knowledge of such diversion.
- (ii). The KPT is presently facing competition from Adani and Pipavav Ports. Any increase in service cost will result in increase of economical handling cost at Kandla Port.
- (iii). The port users at Kandla port will have to honour certain additional cost as compared to other ports, an account of statutory obligations like dock safety, dock labour board and collective bargaining power of the trade unions.
- (iv). The KPT has not chosen to go for general revision of its Scale of Rates every 3 years in accordance to the guidelines. Instead various piecemeal revision have been undertaken either with the approval of the Board of Trustees or with the approval of the Government. The trade will not get an opportunity to evaluate overall increase in the Scale of Rates if this premature increase is permitted.
- (v). The proposed revision is nothing but change from the monthly pattern to day pattern and the increase proposed is 200%.
- (vi). It will not be in the overall interest of the KPT to embark on any further increase in the existing provisions and to continue the system at least for a further period of one year. There are instances that one or two dry cargo berths and oil jetty remained un-occupied.
- (vii). In the interest of trade and traffic passing through the KPT, the matter may be reconsidered to prevent port users to move to other ports.

**The Kandla Port Steamship Agents' Association (KPSAA)**

- (i). The revised rates are too steep. The reasons and circumstances warranting revision are not clear.
- (ii). The traditional traffic of Kandla is already being diverted to Mundra and Navlakhi. The trade is looking at the cost, congeniality and other benefits.

- (iii). Piecemeal revision of rates is an irritant and a port which is a service organisation should avoid this at any cost. In order to assess the overall impact in costs, levy of demurrage should be dealt along with a proposal for general revision of rates.
- (iv). The KPT has built new godowns and also open plots and there has been no instances that the smooth operations of the port suffered due to space congestion. No case has been made out that the KPT is in urgent need to augment its income. Had the KPT exercised the provision of Section 61 and 62 of the MPT Act on a regular basis, congestion arising in the port could have very well been mitigated.
- (v). The proposal is unrealistic and certain very vital and pertinent issues have unfortunately been lost sight of the change in the system of proposing rental charges on a day to day basis instead of on monthly basis which is not acceptable. The reason for doing so is not informed.

**6.1.** A joint hearing in this case was held on 16 September 2000 at the KPT premises in Gandhidham. During the joint hearing following submissions were made:

#### The Kandla Port Trust (KPT)

- (i). The proposal is mainly to reduce congestion in the Port.
- (ii). In the revised proposal, the slab is reduced from 0 – 90 days to 0 – 60 days with reference to the provision in Section 61 of the MPT Act. According to this provision, the port can sell the cargo after 60 days.
- (iii). We are spending Rs.40 crores to develop 70 hectares of land more for custom bonded storage area.
- (iv). Nearly 40% of the cargo remains for more than 90 days.
- (v). We take note of the idea about comprehensive revision of Scale of Rates. But, it will take time. In the meanwhile, some proposals will come up; they cannot be held back.
- (vi).
  - (a). Only bulk cargo gets the 'rental' facility, because the custody remains with the consignee.
  - (b). In break-bulk cargo the port gives a receipt and becomes bailee. So, we have to exercise care, watch and ward, etc.; and, therefore, the cost has to be more. In such case there is demurrage.
  - (c). Sections 61 - 62 of the MPT Act are not only for 'unclaimed' but for 'uncleared' cargo also.
  - (d). Our proposal is only for cargo lying beyond 60 days. The increase in demurrage is not steep.
  - (e). The August 1998 circular was a part of de-congestion drive. Those circumstances still continue. Congestion is still there and, therefore, there is no need to revise the system.
  - (f). In the August 1998 circular, the limit was 60 days. Thereafter, double the rate as penalty for unauthorised occupation. We want to formalise now with the TAMP approval instead of taking action under Sections 60 and 61 of the MPT Act.

#### The Kandla Custom House Agents' Association (KCHAA)

- (i). Please introduce three slabs and not four as proposed by the Port and reduce the rates.

- (ii). Compare rates with nearby new Ports. Any increase in cost will divert the traffic.
- (iii). Take into account the factors like time taken for clearance.
- (iv). There is no congestion now in the Port.
- (v). Gujarat Government has reduced the maximum permissible load to be carried by trucks. This also delays the clearance. Gujarat Government wants to develop Mundra and Pipavav Ports. They want to crush KPT. So we must anticipate delays.
- (vi). The KPT is the only Port giving storage area both to importers and exporters on rental terms and not demurrage terms.

**The Kandla Port Steamship Agents' Association (KPSAA)**

- (i). 'Free days' are not given.
- (ii). There is competition from minor Ports. We are fast losing cargo.
- (iii). Piecemeal revision is bad. One cannot appreciate the overall cost position. The TAMP should insist on comprehensive revision.
- (iv). Is this revision required now at all? Can it not wait for sometime?
- (v). Auction of unclaimed cargo was held after 9 years. If it is held at regular intervals, there will be no congestion; there will be no need to raise rates.

**Gandhidham Chamber of Commerce and Industry (GCCI)**

- (i). We have plenty of space. There is a proposal to increase the area further. Where is the congestion?
- (ii). This is not a main source of revenue.
- (iii). Our concern should be to retain the cargo. We should not raise rates now and further drive away cargo. Let it not be seen as a prestige issue. In view of the competition please withdraw this proposal.
- (iv). Earlier the unit was 'month'; it is proposed to be 'days' now. Please retain 'month'.
- (v). It is not correct to say that users treat KPT as the storage space.
- (vi). The 60 days limit in Section 60 – 61 of the Act is for 'unclaimed cargo' and not for all. Why penalise 95% for the sake of dealing with 5%.
- (vii). The first slab should be 0 – 90 days.
- (viii). Please take into account the Board discussions held in 1996 when revision was approved.
- (ix). In future, revision proposals should take into account differential impact of different cargo on Port revenue. Today bulk cargo gets a preferential treatment.

6.2. During the joint hearing, the KPT submitted statements showing (i) cargo position as on 15 September 2000 (ii) existing storage charges and proposed rental charges (iii) present and proposed storage charges; and, (iv) the cargo position of rental plot as on 14 September 2000.

7. With reference to the totality of information collected during the proceedings of this case, the following position emerges:

- (i). The KPT allows storage of cargo on three different sets of terms and conditions viz (i) Transit terms; (ii) Warehousing terms; and, (iii) Rental terms. Under transit terms, demurrage is levied on a slab basis which goes upto 400% of the base rate from the 4th week of storage after expiry of the free period. Likewise, the warehousing charges also go upto 400% of the base rate beyond the 6th week.

Under rental terms, the base rate is for storage upto first three months which goes up by 50% for storage beyond three months.

- (ii). The Port has proposed amendments to the storage charges on rental terms with the objective of reducing congestion. No revision has been proposed under transit and warehousing terms, perhaps, due to the realisation that the existing charges and slab of periods may act as sufficient deterrent against keeping the cargo uncleared from port premises.

- (iii). It is noteworthy that the KPT has revised its earlier proposal, bearing in mind various difficulties expressed by the users. The port has also mentioned that it has considered not only the various statistical details of dwell time, space availability, future demand, etc., but also the competition it faces from nearby ports, while formulating its revised proposal. This categoric statement made by the Port adequately allays the apprehension expressed by the KPSAA and GCCI about possible diversion of KPT traffic to other nearby minor ports.

- (iv). The rental space for storage of cargo is allotted by the Port based on an application made by the user. The existing Scale of Rates stipulates that any unauthorised occupation of rented spaces shall be liable for payment of double the rent, as penalty. There is also a further stipulation that the space allotted shall be vacated on receipt of notice to the effect from the Traffic Manager failing which it will be treated as unauthorised storage.

The Traffic Manager of the KPT had issued a circular in 31 August 98 informing the Trade that no renewal of land allotted on rental / warehousing terms would be considered, if the stay was more than 60 days.

In view of the KPT decision of not renewing allotment of areas under rental terms beyond 60 days, storage of cargo beyond 60 days becomes unauthorised. And, as per the existing provision in the Scale of Rates, double the rent is to be levied for unauthorised occupation.

The proposal of the KPT is to formalise the above position in the Scale of Rates. The KPT has not proposed any increase in the base rate. That being so, the GCCI objections about change of unit from month to days and steep increase in rates are not correct.

- (v). The option of fixing the period of allotment is with the KPT. It can restrict such period to any reasonable limit. Citing the congestion at the port and the provisions under Section 61 and 62 of the MPT Act, the Port has fixed such time limit as 60 days. Beyond this time limit, the Port can proceed to auction the cargo. This proposal has, however, been made to take care of circumstances warranting storage beyond 60 days; and, in such an eventuality the penal rates must induce speedy clearance of cargo. Viewed from this perspective, the proposal deserves to be approved.

- (vi). The objections of the GCCI and KPSAA about piecemeal revision of rates instead of a comprehensive review of Scale of Rates merit consideration. A comprehensive revision proposal gives an opportunity to assess the total impact of the revision at one go and also forecloses opportunities of overlap of allocation of costs. This Authority allows piecemeal proposals also, as warranted by

changes in circumstances. It is to be recognised that tariff revision does not necessarily end in tariff increase. Such a review at regular intervals needs to be undertaken to rationalise the rates and conditionalities. Bearing this mind this Authority has also prescribed a two-year cycle of tariff revision.

The incidence of proposals for piecemeal revision made by the KPT is on the rise. It is noteworthy that almost all major ports, except the KPT have proposed comprehensive reviews of their Scale of Rates by this Authority since its creation in April 1997.

In this backdrop, the KPT is advised to come up with a comprehensive proposal for revision / review of the existing tariffs within next four months. The instant proposal need not wait for completion of such an exercise, since an elaborate consultation process has already been followed and considerable efforts from all concerned have been invested into it.

**8.** In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the proposal of the KPT for the following amendments to Scale 'G': Schedule of Storage / Rental charges in Chapter I of its Scale of Rates:

**A). Open areas:**

Period of occupation		Rate per 10 sq. mtr. or part thereof		
		Kutchha plots (uncemented & unasphalted) Rs.	Pucca plots (cemented & asphalted) Rs.	Bins and raised plinth Rs.
a).	0 – 60 days	35.00	60.00	70.00
b).	61 – 90 days	70.00	120.00	140.00
c).	91 – 180 days	87.50	150.00	175.00
d).	Beyond 180 days.	105.00	180.00	210.00

**B). Covered areas:**

Period of occupation		Rate per 10 sq. mtr. or part thereof	
		Ground Floor (Rs.)	First Floor (Rs.)
a).	0 – 60 days	150.00	130.00
b).	61 – 90 days	300.00	260.00
c).	91 – 180 days	375.00	325.00
d).	Beyond 180 days.	450.00	390.00

**Note :** Period for the purpose of calculation shall be counted taking into account the period of stay of the cargo, both for open and covered areas.

**9.** The KPT is directed to include the above amendments accordingly in its Scale of Rates.

S SATHYAM, Chairman

[ADVT -III/IV/143/Exty/2000]